

1986 மே 2]

இணைப்பு II.

(47-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

போக்குவரத்துத் துறை.

மானியக் கோரிக்கை எண் 40, 55.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

1986-87.

1. நாட்டுடைமையாக்குதல்.

1.1. தமிழ் நாட்டில் 1948 ஆம் ஆண்டு சென்னை நகர வழித் தடங்கள் அனைத்தையும் அரசு மேற்கொண்டதன் மூலம் பேருந்துப் பணிகளை நாட்டுடைமையாக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. 120 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட வழித்தடங்கள் அனைத்தும் அரசால் இயக்கப்பட வேண்டும் என்கிற அப்போதையக் கொள்கைப்படி, முன்னாள் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டு முதல் தொலைதூரப் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க ஆரம்பித்தது.

1.2. அடுத்தபடியாக 1967 ஆம் ஆண்டில் அரசு கீழ்க்கண்ட வகைத் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்க முடிவு செய்தது :—

(அ) 75 மைலுக்கும் (120 கிலோ மீட்டர்) அதற்கும் மேற்பட்ட வழித்தடங்கள், சாதாரண, விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்து;

(ஆ) சென்னை மாநகரில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள், அவற்றின் தொலைவு என்னவாயிருப்பினும், அத்தகைய வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் தொடங்கும் அல்லது முடிவடையும் வழித்தடங்கள் யாவும்.

1.3. அடுத்தபடியாக, 1971 ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்குக் குறைவாக தனியார் பேருந்துகள், அவற்றின் தடங்கள், பணிமனைகள், அவற்றில் பணிபுரிந்த பணியாளர்கள் உட்பட யாவும் நாட்டுடைமை

[1986 மே 2]

யாக்கப்பட்டன. இச்சட்டத்தின் கீழ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட், பொள்ளாச்சி, ராமன் அன்ட் ராமன் பிரைவேட் லிமிடெட், கும்பகோணம், ஸ்ரீராமலிஸஸ் லிமிடெட், கும்பகோணம் மற்றும் சத்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் முதலிய தனியார் நிறுவனங்களிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளும், வழித்தடங்களும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன.

1.4. 1973 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இச்சட்டம் பயணிப் பேருந்துகளை 5 ஆண்டுகளுக்குள் மாவட்ட வாரியாக நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது. இச்சட்டத்தின் கீழ் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள பேருந்து போக்குவரத்து முழுவதும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டது. ஆனால் பின்னர் சென்னை உயர்நீதி மன்றம் இச்சட்டத்தை செயல் திறனற்றது என்று தீர்ப்பளித்தது. இத்தீர்ப்பை எதிர்த்து உச்ச நீதிமன்றத்தில் அரசு மேல்முறையீடு செய்தது. இவ்வழக்கு உச்ச நீதிமன்றத்தில் பத்து ஆண்டுகள் முடிவு பெறாமல் இருந்தது.

1.5. இதன் மத்தியில் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தும் நோக்கத்துடன் அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்கு, வழித்தடங்களுக்கான உரிமத்தைப் பெறும் வகையில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியிடம் மனு செய்து கொள்ளுமாறும், மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தின் பகுதி, VI, VI-ஏ கீழ் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தைத் தொடர்ந்து செயல்படுத்த வேண்டும் எனவும், அரசு கட்டளை வழங்கியுள்ளது. சிறந்த பொருளாதார கோட்பாடுகளுக்கு இணங்கவும், ஒருங் கிணைந்ததாகவும், திறம்படவும், அதாயம் அளிக்கவும் வகையிலும் போக்குவரத்து முறையை அளிக்கவே மேற்கண்ட நடவடிக்கை தேவைப்பட்டது.

1.6. கடைசியாக 1983 ஆம் ஆண்டில் பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செயல் திறனுடையதாகும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது.

1986 மே 2]

உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பை மனதிற்கொண்டும், அரசின் முன்னுரிமைப் பணிகளை கருத்திற்கொண்டு பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை படிப்படியாக செயல்படுத்தலாம் என்ற அடிப்படையில் 1984 ஆம் ஆண்டில் ஒரு சட்டம் மூலமாக பிரதான சட்டத்தில் திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1977-ல் 51 சதவீதமாக இருந்தது. தற்பொழுது 66 சதவீதமாக உயர்ந்திருக்கிறது. முதன் முறையாக சனவரி 1986-ல் நமது போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 10,000-ஐ கடந்திருக்கிறது.

2. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள்.

2.1. தமிழ்நாட்டில் தற்பொழுது நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் பதிவுசெய்யப்பட்ட பதின்மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

அவை எந்த நாளில் அமைக்கப்பட்டன. அவை செயல்படும் பகுதிகள் முதலியன பற்றிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும்
கழகத்தின் பெயரும்.

செயல்படத்
தொடங்கிய
நாள்.

செயல்படும்
முதன்மைப் பகுதி.

31-1-1986
அன்று
உள்ளவாறு
பேருந்துகளின்
எண்ணிக்கை.
(4)

(1)

(2)

(3)

1. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை.
2. பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், வேலூர்.
3. பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், மதுரை.
4. மருதுபாண்டியர் போக்குவரத்துக்கழகம், காரைக் குடி.
5. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.
6. ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.

1-1-1972

சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதி

2,102

1-12-1982

வட ஆர்க்காடு மாவட்டம், செங்கற் பட்டு மாவட்டத்தின் வடக்குப் பகுதி.

692

17-1-1972

மதுரை, காமராசர், அண்ணா மாவட்டங்கள்.

1,073

1-4-1983

புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம், பசும்பொன் முத்துராமலிங்கம் மாவட்டங்கள்.

484

1-3-1972

கோயம்புத்தூர், நீலகிரி மாவட்டங்கள்.

1,074

1-4-1983

பெரியார் மாவட்டம்

482

7.	சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், கும்ப கோணம்.	1-3-1972	தஞ்சாவூர் மாவட்டம்	606
8.	தீரன் சின்னமலைப் போக்கு வரத்துக் கழகம், திருச்சி நாப்பள்ளி.	1-4-1985	திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் ...	404
9.	அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேலம்.	15-2-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள் ..	818
10.	கட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகம், திரு நெல்வேலி.	1-1-1974	திருநெல்வேலி மாவட்டம் ..	538
11.	நேசம்ணி போக்குவரத்துக் கழகம், நாகர்கோவில்.	1-4-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம் ..	442
12.	தந்தை பெரியார் போக்கு வரத்துக் கழகம், விழுப்புரம்.	16-1-1975	தென்னார்க்காடு மாவட்டம், செங்கநீ பட்டு மாவட்டத்தின் தெற்குப் பகுதி.	668
13.	திருவள்ளூர் போக்கு வரத்துக் கழகம், சென்னை.	1-4-1980	தமிழகம் முழுவதும்—விரைவுப் பேருந்துகள்.	653
மொத்தம் ..				10,036

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1986 மே 27

இணைப்புகள்

[1986 மே 2]

பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தை இரண்டாகப் பிரித்து புதிய போக்குவரத்துக் கழகம் 'இராணி மங்கம்மாள்' போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற பெயருடன் திணுக்கல்லை தலைமையகமாகக் கொண்டு, அண்ணா மாவட்டத்தில் 1-4-1986 முதல் தனியாக இயங்க ஏற்பாடாகியுள்ளது.

3. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறை.

3.1. திட்டச் சாதனை—

3.1.1. நமது மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் அகில இந்திய ரீதியில் 1984 ஆம் ஆண்டு உற்பத்தித் திறனுக்காக முதல் பரிசு பெற்றுள்ளது. மத்திய திட்ட கமிஷனும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இந்தியாவிலுள்ள சிறந்த போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்றாகும் என அறிவித்திருக்கிறது. கடந்த 1986 ஆம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் 31 ஆம் நாளன்றுள்ளவாறு நமது பதினமூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்கள், 10,036 பேருந்துகளை இயக்கின. அவை நாள்தோறும் சுமார் 32 இலட்சம் கிலோ மீட்டரில் சுமார் 92 இலட்சம் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கின்றன. இந்த நிதியாண்டில் (1985-86), 1986 சனவரி இறுதி வரை, மொத்தம் சுமார் 53 கோடி ரூபாய் செலவில் 1,840 புதிய பேருந்துகளை வழித்தடங்களில் விட்டுள்ளன. இவற்றில் 1,235 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக விடப்பட்டுள்ளன. ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடப் பேருந்துகளுடன், கூடுதலாக 605 பேருந்துகள் புதிய வழித்தடங்களில் விடப்பட்டுள்ளன. சுமார் 7 இலட்சம் மக்கள் வாரமும் 530 கிராமங்களில் இதுவரை பேருந்து வசதி இல்லாமலிருந்தது. இப்பேருந்துகள் புதிதாக மேற்படி கிராமங்களுக்கு விடப்பட்டன. கிராமப் பகுதிகளில் தொலை தூர இடங்களுக்கு 387 சிறிய பேருந்துகளையும், குறுஞ்சக்கர அடிப்பகுதி கொண்ட பேருந்துகளையும் (Short wheel base buses) இக்கழங்கள் இயக்குகின்றன. இப்புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடுவதனால் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு விரயம் ஏற்பட்ட போதிலும் கிராமப் பகுதிகளில் உள்ள மக்களுக்கு சேவை செய்ய வேண்டும் என்ற பொது நோக்கத்துடன் அவை இவற்றை நடத்தி வருகின்றன.

1986 மே 2]

3.2. நிதி நிலை.

3.2.1. 1985-86 ஆம் ஆண்டில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக அனைத்து கழகங்களும் ஆதாயம் ஈட்டியிருக்கின்றன. சென்னை பெருநகர் பகுதியின் இயக்கத்தில் ஏற்படும் தனித் தன்மையினால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இழப்பு தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது.

போக்குவரத்தின் இனத்திற்கு கடனுதவி.

3.2.2. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அவைகளுக்கு தேவையான நிதியில் ஒரு பகுதியை பேருந்துகளை திறம்பட இயக்கியும், சிக்கனத்தை கடைப்பிடித்தும் ஈடுகட்டுகின்றன. தமிழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையின் கீழ் போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்நிறுவனம் பொது மக்களிடமிருந்து வைப்பு நிதியாகப் பெற்று அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு தேவையான நிதியை அளித்து வருகிறது. இந்தியாவிலேயே தமிழகத்தில் மட்டும்தான் இது போன்ற நிறுவனம் போக்குவரத்து பொதுத் துறையில் இயங்கி வருகிறது.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்தின் கடனுதவி.

3.2.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு, பேருந்துகள் வாங்குவதற்காக இந்திய ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து 1981-82-ல் ரூபாய் 3.78 கோடியும், 1982-83-ல் ரூபாய் 1.79 கோடியும், 1983-84-ல் ரூபாய் 2.40 கோடியும், 1984-85-ல் ரூ. 2.64 கோடியும் கடனாக வழங்கியுள்ளது. இவ்வாண்டிலும் (1985-86) ஆயுள் காப்பீட்டுக் கழகத்திடமிருந்து ரூபாய் 2.90 கோடி கடன் வாங்க ஏற்பாடாகியிருக்கிறது.

4. பயணிகளுக்கு வசதிகள்.

4.1. கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் சுமார் 1,600-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்து நிழற்குடைகள் கட்டப்பட்டு உள்ளன. சேலத்தில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகமும், நகராட்சியும் சேர்ந்து

[1986-மே 2]

எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய ஒரு நவீன பேருந்து நிலையத்தை அமைத்து வருகின்றன. கொடைக்கானலில் பாண்டியன போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் கட்ட ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. கழகங்கள் நடத்தும் பேருந்து நிலையங்களில் அன்றாடம் அலுவலகம் செல்லும் பயணிகளுக்கு வசதியாக மிதிவண்டி நிலையங்களும் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

4.2. சென்னையிலிருந்து பெங்களூருக்கு இரு சீர்வளிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இவை தவிர, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் 98 சொகுசுப் பேருந்துகளை (சீர்வளி வசதி அமைக்கப்படாதவை) விட்டுள்ளது. சென்னைக்கும் ஈரோடுக்கும் நடுவே தூங்கும் வசதி கொண்ட இரு சீர்வளிப் பேருந்துகளை ஓடவிட்டுள்ளது.

5. சமூக நல ஏற்பாடுகள்.

5.1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகளில், புற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காகச் செல்கையில், அவர்கள் சலுகைக் கட்டணத்தில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பார்வை இழந்தோர் சென்னைப் பேருநகர் பகுதியில் கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். பிற இடங்களில் அவர்கள் மருத்துவமனை பணிகளரி, பள்ளிகள் ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகப் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். சென்னை மாநகரில், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்களது இருப்பிடத்திலிருந்து பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்குப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று திரும்ப பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுக்கள் அளிக்கப்படுகின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் கழகப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நோங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடன் மாநகரங்களில் 'மகளிர், குழந்தைகள் மட்டும்' பேருந்துகள் கணிசமான அளவிற்கு விடப்பட்டுள்ளன. கழகப் பேருந்துகளில் பத்திரிகை நிருபர்கள் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். மாண்புமிகு சட்டமன்ற

1986 மே 2]

உறுப்பினர்கள் பேருந்துகளில் இலவசமாக பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளனர். தற்போது அவர்களுக்கு கணவர்/மனைவிக்கும் இச்சலுகை (அவர்களிருவரும் சேர்ந்து பயணம் செய்யும்போது) நீடிக்கப்பட்டுள்ளது.

6. ஆற்றிய சிறப்புப் பொதுச் சேவைகள்.

6.1. தமிழ் நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு திருவிழாக்கள், பண்டிகைகள் ஆகியவற்றிற்கு மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பு ஏற்பாடுகளைச் செய்கின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை சுமுக நிலைக்குக் கொண்டுவர, போதுமான எண்ணிக்கையில் தனிப் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. போக்குவரத்தை முறைப்படுத்த ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக, தேவையான இடங்களில் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகள் ஆகியவை செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

6.2. பயணம் செய்யும்போது மக்களின் வசதிக்காக பத்து நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களது இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் வசதி உள்ளது. இத்தகைய வசதிகள் பெரிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் பயண இறுதி முனைகளிலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, முக்கியமான இடைப் பயண நிலைகளிலும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகின்றன.

6.3. சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோவில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருட்டிணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்கள் அனைத்திலும் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், கழிப்பிட வசதிகளுடன் பயணி ஓய்வு அறைகளைக் கட்டியுள்ளது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் ஓய்வறைகளும் பயணப் பொருள் பாதுகாப்பு அறை வசதிகளும் உள்ளன. தொகுதி தொகுதியாக வரும் பயணிகளுக்காக சென்னையில் தயிலிட வசதியுடன் கூடிய இடவசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

[1986 மே 2]

6.4. சுற்றுலாவை மேம்படுத்தும் நோக்கத்துடன் மாவட்டங்கள், அனைத்திலுமுள்ள மாவட்ட சுற்றுலா நிலையங்களில் வண்டி, நிறுத்துவதற்காக வசதிகள், குடிநீர், கழிப்பிட வசதிகளுடன் ஓய்வறைகள் ஆகியவற்றுடன் மேம்பாடு செய்யும்படி மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவ்வசதிகள் அனைத்தையும் அக்கழகங்கள் தங்களது வாலாயமான தேவைகளை நிறைவு செய்த பின்னர் உபரி நிதியைக் கொண்டு படிப்படியாக நிறைவேற்றும்படி கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டு உள்ளன. நடப்பு ஆண்டில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நெடுஞ்சாலை ஓரத்தில் தகுந்த இடங்களில் சாலையோர விடுதிகள் கட்டுவதற்கு ஏற்பாடாகி வருகின்றது. இச்சாலையோர விடுதிகளில் நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் அனைவருக்கும் அவர்களது வாகனங்களை நிறுத்தி வைக்கவும், சிறிது இளைப்பாறவும் வசதிகள் செய்து தரப்படும். தற்பொழுது இம்மாதிரி விடுதிகள் கயத்தார், திருமயம், வல்லம், பூண்டி, அனைக்கரை, மூவரை வென்றான், ஒட்டன்சத்திரம், மண்மங்கலம் ஆகிய இடங்களில் இயங்கி வருகின்றன. மாமன்கோட்டிலும், ஹாசனூரிலும் விடுதிகள் மூடியும் தருவாயிலிருக்கின்றன.

6.5. நாட்டிற்குத் தேவையான, போக்குவரத்துப் பொறியியல் துறையில் தேர்ச்சி பெற்றவர்கள் கிடைக்குமாறு செய்வதற்கு அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்று சேர்ந்து 'சாலை மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிறுவனம், தமிழ்நாடு' என்ற ஒரு அமைப்பை ஈரோடில் அமைத்திருக்கின்றன. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாகத் துவக்கப்பட்ட இத்தனித் தன்மை வாய்ந்த கல்லூரி சாலைப் போக்குவரத்து சார்ந்த பொறியியல் துறைகளில் பட்டம் வாங்குவதற்கு கல்வி புகட்டும். இதற்காக ஆகும் மொத்த மூலதனச் செலவான ரூபாய் 5 கோடியையும் கழகங்கள் தங்களின் உபரி நிதியிலிருந்தே ஈடுகட்டும். சுமார் 60,000-க்கும் மேற்பட்ட போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் தாங்களாகவே முன்வந்து நிறுவிய திருப்பி யளிக்கக்கூடிய வைப்பு நிதியிலிருந்து கிடைக்கப் பெறும் வட்டியின் மூலம் இந்நிறுவனத்தை இயக்குவதற்காக ஆகும்.

1986 மே 2]

அன்றாடச் செலவில் ஒரு பகுதியை ஈடுகட்ட ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. இதன் காரணமாக இக்கல்லூரியில் உள்ள இருக்கைகளில் ஒரு குறிப்பிட்ட சதவீதம் போக்குவரத்து தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

6.6. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தலைமையகங்களில் தொழிற்பயிற்சி கேந்திரங்களையும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளையும் துவக்கியிருக்கின்றன. நாட்டிற்கு நல்ல தேர்ச்சி பெற்ற மெக்கானிக்குகளையும், சிறந்த கனரக வண்டி ஓட்டுநர்களையும் உருவாக்குவதே இவர்களின் நோக்கமாகும்.

7. சாலை விபத்துக்களை தடுத்தல்.

7.1. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும் பேருந்துகளைப் பாதுகாப்பாகவும் கவனமாகவும் இயக்குவதற்கும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டுள்ளது. கடந்த ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட விபத்துக்களுடன் ஒப்பிடுகையில் இந்த ஆண்டு விபத்துக்கள் கணிசமான அளவிற்குக் குறைந்துள்ளன.

7.2. பேருந்து ஓட்டுநர்கள், பேருந்துகளை மிக விரைந்து ஓட்டுவதை கண்காணிக்கவும் கட்டுப்படுத்தவும் நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் டெகோகிராப் என்ற சாதனங்களையும் மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவிகளையும் தொடர்ந்து உபயோகித்து வருகின்றனர். மிகத் திறமையான மின்னணுவியல் வேகத் தடைக் கருவியை நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஒன்று சொந்தமாகத் தயாரித்து உபயோகித்து வருகிறது.

7.3. ஓட்டுநர்கள் கவனமாகவும் எச்சரிக்கையுடனும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்குப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பாதுகாப்புப் பரிசுத் திட்டம் தொடர்ந்து செயல்பட்டு வருகிறது.

7.4. வாதனங்களை ஓட்டுகையில் தவறான வழக்கங்களை ஓட்டுநர்கள் கடைப்பிடிப்பதால் பல விபத்துக்கள் நிகழ்கின்றன. பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சியளிப்பதற்கென்று முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால், லாரிகள் ஓட்டப் பழகியோர் திண்மை வாய்ந்த (கனரக) வண்டி ஓட்டும் அனுபவத்தின் அடிப்படையில் பேருந்துகளை ஓட்டவும் தயாரிக்கப்படுகின்றனர்.

[1986 மே 2]

அத்த லாரி ஓட்டுநர்கள், காடுமுசுடான பாதையில் பெரிய லாரிகளை ஓட்டுகையில் ஏற்பட்ட பழக்க வழக்கம் பேருந்துகளை அவர்கள் ஓட்டும் முறையிலும் கடைப்பிடிக்கப்படுகிறது. வண்டி ஓட்டுகையில் பழக்கங்கள் ஏதுமின்றி, முறைப்படி ஓட்டுநர்கள் பலரை உருவாக்க 'சாலைப் போக்குவரத்து' நிறுவனத் தலைமையின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டமொன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்படி, தேவையான உடற்கட்டுமைய எஸ்.எஸ்.எல்.சி. கல்வித் தகுதி பெற்று, வண்டி ஓட்டத் தெரியாத இளைஞர்கள், தேர்ந்தெடுக்கப் பட்டு திண்மையற்ற வண்டிகளையும், திண்மை வாய்ந்த வண்டிகளையும் ஓட்டுவதிலும், மோட்டார் எந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி முதலியவற்றிலும் 26 வாரங்களுக்குத் தீவிர பயிற்சி அளிக்கப்படுவர். போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் நன்கு பயிற்சி பெற்ற ஓட்டுநர்களை உருவாக்கத் தரும் பொருட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும் ஓட்டுநர் பயிற்சி பள்ளிகள் அமைத்துள்ளன. விபத்துக்கள் நிகழாமல் தடுப்பது பற்றியும் ஓட்டுநர்களுக்குக் கல்வியூட்டுவதற்கும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், போக்குவரத்து தொடர்பான வகுப்புகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

7.5. விபத்துக்களில் பலியானோருக்கு உடனடியாக ரொக்க உதவி அளிக்க இறந்துவிட்டால் 1,000 ரூபாயும், காயமடைந்தால் காயநிலைக்கு ஏற்ப ரொக்க உதவி அளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. இத்திட்டத்திற்கு இடருதவி தொடர்பான முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது. மேலும், இத்திட்டம் மாஸ்டர் ஆட்சியர்கள் வாயிலாகப் போக்குவரத்து ஆணையரால் நிருவகிக்கப்படுகின்றது.

8. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்.

8.1. தங்கள் பணியாளர்களின் நலத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து நாட்டம் செலுத்தி வருகின்றன.

8.2. அனைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் உள்ள அனைத்துப் பிரிவு பணியாளர்களையும் உள்ளிட்ட செயலாக்கத் திட்டங்கள் தொடர்ந்து நடைமுறையில் உள்ளன. இத்திட்டங்

1986 மே 2]

கலினால் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் கூடுதல் உற்பத்தித் திறனால் வருவாய் அதிகாரிக்கும்பொழுது அதில் பணியாளர்களும் பங்கு பெற்று வருகின்றனர்.

8.4. ஊதிய ஒப்பந்தம்.

8.4.1. மூன்றாண்டுக் கால ஊதிய ஒப்பந்தம் இவ்வாண்டு செப்டம்பர் முதல் தேதி முடிவாகிறது. புதிய ஒப்பந்தம் அதற்கு முன்பாக செய்து முடிக்க வேண்டும்.

8.5. படிக்க.

8.5.1. காலாண்டிற்கு நுகர்வோர் விலைவாசி குறியீட்டெண் வீதத்தில் 437 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.30 ரூபாய் வீதமும், 492 புள்ளிகளுக்கு மேல் உயரும் புள்ளி ஒன்றுக்கு 1.65 ரூபாய் வீதமும் தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கு அகில இந்திய நுகர்வோர் விலைவாசிக் குறியீட்டெண் அடிப்படையில் அகவிலைப்படி வழங்கப்படுகிறது.

8.5.2. சென்னையில் ஏனைய மாவட்டத் தலைநகர்கள், கழகத் தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் வசிக்கும் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் வீட்டு வாடகைப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.3. சென்னை நகரத்தில் வசிக்கும் பணியாளர்களுக்கு நகராட்சிப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்படுகிறது. மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம் ஆகிய நகர்களில் வசிக்கும் பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் 5 சதவீதம் என்றும், ஏனைய இடங்களில் வசிக்கும் பிற பணியாளர்களுக்கு இதே 5 சதவீதம் என்றும் முறைப்படுத்தப்பட்டு கிராம படியாக அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.4. அடிப்படைச் சம்பளம் அகவிலைப்படியில் 4 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், உயரளவு மாதம் 40 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டு மருத்துவப்படி அளிக்கப்படுகிறது.

8.5.5. சலவைப்படி, திங்கள் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

[1986 மே 2]

8.5.6. மலைவாழ்விடப்படி., திங்கள் ஒன்றுக்கு ஒரு பணியாளர் ஒருவருடைய அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 5 சதவீதம் என்ற வீதத்தில், குறைந்த அளவு 25 ரூபாய், உயரளவு 50 ரூபாய் என்பதற்கு உட்பட்டுத் திருத்தியமைக்கப்பட்டுள்ளது.

8.6. விடுப்புப் பயன்கள்.

8.6.1. எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் 1980-ம் ஆண்டு சனவரித் திங்கள் முதல் நாளிலிருந்து சம்பளத்துடன் கூடிய தற்செயல் விடுப்பு, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன.

8.6.2. மகளிருக்கு பணிக்காலத்தில் மூன்று முறை அளிக்கப்படும் மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்களிலிருந்து 90 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.3. ஆண்டொன்றுக்கு மருத்துவ விடுப்பு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.6.4. குடும்பக் கட்டுப்பாட்டுத் திட்டத்தில் அறுவை சிகிச்சை செய்துகொள்வதற்கு, ஊழியருக்குத் தனித் தற்செயல் விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊழியரின் மனைவியோ, கணவரோ சிகிச்சை பெற்றாலும் இவ்விடுப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஊக்கத் தொகையும் ரூ. 200-லிருந்து ரூ. 400 ஆக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

8.7. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 25-க்கு அதிகமாகப் பேருந்துகளையுடைய பணிமனைகளில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வறைகளையும் அமைத்துள்ளது. சிற்றுண்டிச்சாலைகளில் தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வழங்கப்படுகிறது. இரவு நேரத்தில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்கு சிற்றுண்டியும் தேநீரும் இலவசமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கழகமும், விடுப்பு காலங்களிலும், விடுமுறை நாட்களிலும் தொழிலாளர்கள் தங்கு வதற்காக தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட இடங்களில் விடுமுறைக் கால ஓய்வு இல்லங்கள் கட்டக் கருதியுள்ளன. அணைத்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களையும் சேர்ந்த பணியாளர், தமது

1986 மே 2]

குடும்பத்தைச் சேர்ந்த ஐவருக்கு மேற்படாதவர்களுடன் ஆண்டிற்கொரு முறை அரசு போக்குவரத்துக் கழக பேருந்துகளில் மாநிலம் முழுவதிலும் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்ற கழகங்களிலுள்ள பணியாளர்கள், ஆண்டொன்றுக்கு மொத்தம் 2,750 கிலோ மீட்டர் தொலைவிற்கு எத்தனை முறை வேண்டுமானாலும், பயணம் செய்யலாம். அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சார்ந்த தொழிலாளர்களின் 2 பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கி வருகின்றன. அகில இந்திய ரீதியில் நடத்தப்படும் விளையாட்டுப் போட்டிகளில் முதலாவதாக வரும் ஊழியருக்கு வருடாந்திரச் சம்பள உயர்வு இரண்டு அளிக்கப்படுகிறது.

8.8. பணியிலிருக்கும் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவருடைய ஈடக் கடன்களுக்காக ரூ. 150 உடனடியாக மானியம் அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அவருடைய குடும்பத்திற்கு இடருதவி அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருக்கும் ஒருவருக்கு, வேலை வாய்ப்பு அல்லவகத்தைக் கேட்காமலேயே போக்குவரத்துக் கழகத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து வேலை வாய்ப்பு அளிக்க வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஊழியர் பணி செய்து கொண்டிருக்கும்பொழுது பிறரின் வன்முறைச் செயலால் இறந்து விட்டால், அவரது வாரிசுக்கு ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. பணிக் காலத்தில் ஏலாமை யுற்ற பணியாளர்கள் பொருத்தமானதொரு பணியில், புதிதாக நியமனம் செய்யப்படுவது போலவே தொடர்ந்து பணிபுரிய அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். அதற்குப் பதில் அவர் மருத்துவ ரீதியாக பணிக்கு தகுதியற்றவர் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டால், அவருடைய ஒரு குழந்தைக்கு தகுதிக்கேற்ப வேலை கொடுக்கப் படும். முச்சக்கர வண்டி வாங்குவதற்காக, 50 சதவீதம் உதவித் தொகையும், 50 சதவீதம் குறைந்த வட்டிக்கு நீண்ட காலத் தவணையில் கடனும் உடல் ஊனமுற்ற பணியாளர்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. பணியாளர்களது ஊனமுற்ற குழந்தை களுக்கும் மூன்று சக்கர வண்டிகள் அளிக்க ஏற்பாடாகி யிருக்கிறது.

[1986 மே 2]

8.9. அரசு மருத்துவ மனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி, போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு கிடைக்க அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இந் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1 ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

8.10. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித் திட்டம் அல்லது கூட்டுக் காப்பீட்டுத் திட்டம் செயலுக்கு கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இதனால் வாரிசுகளுக்கு அளிக்கப்படும் தொகை 10,500 ரூபாயிலிருந்து 20,000 ரூபாயாக அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

8.11. கழகங்கள் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குத் தேவையான புத்தங்கள், சூறிப்பேடுகள், எழுது பலகைகள் முதலியன வாங்க நிதியுதவி அளித்து வருகின்றன. தொழிலாளரின் பிள்ளைகள் பள்ளி இறுதித் தேர்வில் மாவட்டத்தின் முதலாவதாகத் தேறியிருப்பார்களாயின் அவர்களுடைய உயர்கல்விக்காகும் செலவில் ஒரு பகுதியை அனைத்துக் கழகங்களும் ஏற்று வருகிறது. பத்து, பன்னிரண்டாவது வகுப்பு இறுதித் தேர்வில் ஒவ்வொரு கழகத்திலுள்ள ஊழியர் குழந்தைகளில் முதல் மூவருக்கு ரூ. 500 முதல் ரூ. 1,500 வரை ரொக்கப் பரிசு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. எழுபது சதவீத மகிப்பெண்களுக்கு மேல் வாங்கிய குழந்தைகளுக்கு ஆறுதல் பரிசுகளும் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. தொழில் கல்லூரிகளில் சேர நுழைவுத் தேர்வு எழுத ஊழியர்களின் குழந்தைகளுக்கு தனிப் பயிற்சி இலவசமாக அளிக்கப்படுகிறது.

முன் பணங்கள்.

8.12. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு 6 சதவீத வட்டி வீதத்தில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன. இந்த முன்பணம் எளிய தவணைகளில் வசூலிக்கப்படத்தக்கதாகும். பெண் தொழிலாளியின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு வழங்கப்படும் முன் பணம் 1,000-லிருந்து ரூ. 1,500 ஆகவும் தொழிலாளரின் திருமணத்திற்கு அல்லது தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு

1986 மே 2]

வழங்கப்படும் முன்பணம் ரூ. 500-லிருந்து ரூ. 1,000 ஆகவும் உயர்த்தப்பட்டு உள்ளது. பண்டிகை முன் பணம் ரூ. 400-லிருந்து ரூ. 500 ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. கைத்தறி முன் பணத்தை கெடுவிப்பதற்கான தவணைகளின் எண்ணிக்கை 6-லிருந்து 8-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

8.13. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பண்டங்கள் வழங்குவதற்காக பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டகச் சாலைகளுக்கு குறைந்த வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இன்றியமையாப் பொருட்களை வழங்குவதற்காக கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைக்க ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்களும் நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஊழியர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்தைத் தொடங்கி யிருக்கின்றன. ஹட்கோ நிறுவனத்திடமிருந்தோ அல்லது தமிழ் நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதித் துறையிலிருந்தோ அவர்கள் கடன் வாங்குவதற்கு உதவி செய்து, வீடுகளையும் அவர்கள் சார்பில் கட்டி முடிப்பதற்கு கழகங்கள் உதவி செய்கின்றன. நில அபிவிருத்திக்கான செலவிலும், மற்ற பொதுவான வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கான செலவிலும் ஒரு பங்கை கழகங்கள் ஏற்றுக் கொள்கின்றன. இத்திட்டம் வரும் ஆண்டில் இன்னும் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தப்படும்.

8.14. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்கள் தொழிலாளர்களுக்குக் காலணிகளையும், ஒட்டுநருக்குக் குளுமைக் கண்ணாடியையும் வழங்கி வருகின்றன. தைத்த சீருடைகள் தொழிலாளர்களுக்கு வழங்குவதற்குப் பதிலாக, அவர்களே கேட்டுக் கொண்டதற்கிணங்க தொழிலாளர் ஒருவருக்கு ரூ. 45 என்ற வீதத்தில் தையற் கூலியுடன் துணிகளை இக்கழகங்கள் வழங்கி வருகின்றன. ஒவ்வொரு ஆண்டும் 3 பருத்தி சீருடைகளுக்குப் பதிலாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மூன்று டெரிகாட்டன் சீருடைகள் அளிக்க உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. ஐந்து ஆண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்களுக்கு மூக்குக்

[1986 மே 2]

கண்ணாடி தேவைப்படின, அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்தாண்டுகள் பணி முடித்த தொழிலாளர்கள் பணியைப் பாராட்டும் வகையில் இக் கழகம் அவர்களுக்குக் கைக் கடிக்காரங்களைப் பரிசளிக்கிறது. நீலகிரி மலைப் பகுதிகளில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு கம்பளிக் குட்டையும் (Muffler) கம்பளிச் சட்டையும் ஆண்டு தோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

ஊதியக் கொடை.

8.15. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியற் கழகம் நீங்கலாக மற்ற அனைத்து போக்குவரத்து கழகங்களைச் சார்ந்த அனைத்துப் பணியாளர்களுக்கும் சென்ற 1984-85 ஆம் ஆண்டிற்கான ஊதியக் கொடை 8.33 சதவிகிதமும், கருணை படியாக தலா ரூ. 450-ம் அளிக்கப்பட்டது. இது தவிர உற்பத்தித் திறன் பரிசுக்காக தலா 25 ரூபாயும் அளிக்கப்பட்டது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் பொறியியற் கழகம் ஆகியவற்றின் பணியாளர்களுக்கு 8.33 சதவிகிதம் ஊதியக் கொடையோடு தலா ரூ. 350-ம் உற்பத்தித் திறன் பரிசுக்காக ரூ. 75-ம் அளிக்கப்பட்டது. அத்துடன் 1985 ஆம் ஆண்டிற்காக அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பொறியியல் கழகங் களைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 375 'சாதனை ஊக்கத் தொகையாக' வழங்கப்பட்டது.

9. பொது.

9.1. புதிய நல்ல ஆதாயம் தரக்கூடிய பேருந்து வழித் தடங்களை உருவாக்குவதற்காக, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும்:—

- (1) மாவட்ட ஆட்சியர் (தலைவர்)
- (2) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி.
- (3) போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிர்வாக இயக்குநர்
- (4) கோட்டப் பொறியாளர் (நெடுஞ்சாலை கிராமப் புறப் பணிகள்)

1986 மே 2/

(5) மாவட்ட ஆட்சியரின் நேர்முக உதவியாளர் (ஊரக வளர்ச்சி)

(6) தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஆகியவர்களைக் கொண்ட குழு அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

10. பல்லவன் போக்குவரத்து பரிந்துரை பணிக்குழு.

10.1. அமைக்கப்பட்ட குறிக்கோள்களுக்கு இணங்க பல்லவன் போக்குவரத்துப் பணிக்குழு சாலைப் போக்குவரத்திலும், கணக்கீட்டுப் பொறி உபயோகத்திலும் (Computer applications) நம் நாட்டிலேயும், வெளி நாடுகளிலும் பரிந்துரைப் பணிகள் அளித்துக் கொண்டிருக்கிறது. அரசுத் துறைகளிலும், அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும், மற்ற பொதுத் துறை நிறுவனங்களிலும் இந்நிறுவனம் பரிந்துரைப் பணிகளை ஏற்றுக் கொண்டு செயல்படுத்தி வருகிறது.

10.2. தற்போழுது இந்நிறுவனம் டான்ஸானியாவிலுள்ள ஒரு கம்பெனிக்கு அறிவுரை பரிந்துரைப் பணிகள் செய்து கொண்டிருக்கிறது. பிற மாநிலங்களிலும், வெளி நாடுகளிலும் மேலும் பணிகள் செய்வதற்கு ஏற்பாடாகி வருகிறது. நம் நாட்டின் தற்போதைய நிலைமைக்கேற்ப எல்லா பொதுத் துறை நிறுவனங்களிலும் கணக்கீட்டுப் பொறி உபயோகிக்கும் வண்ணம் அறிவுரைகள் வழங்க இந்நிறுவனம் பெரிது படுத்த ஏற்பாடாகி வருகிறது.

11. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம்.

11.1. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் 1984-85 ஆம் ஆண்டில் 17.43 இலட்சம் டன் நிலக்கரியையும், 1985-86 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1986 முடிய 20.11 இலட்சம் டன் நிலக்கரியையும் இந்திய கடலோர மார்க்கமாக ஏற்றி சென்ற இந்திய கப்பல் போக்குவரத்தில் பெரும் சாதனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. தூத்துக்குடி துறைமுக நிலக்கரி தளத்தில் கப்பலிலிருந்து விரைவாக நிலக்கரியை இறக்குவதிலும் ஒரு தனித்திறமை அடைந்திருக்கிறது.

[1986 மே 2]

11.2. இந்நிறுவனம் ஐப்பானிலுள்ள கிர்த்தி வாய்ந்த ஒரு கப்பல் கட்டும் தளத்திலிருந்து 'எம். வி. தமிழ் அண்ணா' என்ற ஒரு தனிச்சிறப்பு வாய்ந்த நவீன சுமை தாங்கி கப்பலை ஆகஸ்டு 1985-ம் ஆண்டில் வாங்கி இருக்கிறது. தூத்துக்குடி அனல் மின் நிலையத்திற்கு தேவையான நிலக்கரி ஏற்றிச் செல்வதற்கேற்றவாறு மேலும் இம்மாதிரி இரண்டு கப்பல்கள் வாகுவதற்கு ஏற்பாடாகியிருக்கிறது. இவை இரண்டும் இவ்வாண்டு டிசம்பர் மாதத்தில் வரலாம் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நிலக்கரி வரத்தை அதிகரிப்பதற்கு மேலும் இரண்டு கப்பல்கள் வாங்கவும் அரசு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது.

11.3. இந்நிறுவனத்தின்கீழ் இயங்கும் குமரி முனையிலிருந்து விவேகானந்தர் பாறை நினைவுச் சின்னத்திற்கு பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஓடப் போக்குவரத்துப் பிரிவு 1984 ஆம் ஆண்டில் 9.35 இலட்சம் பயணிகளுக்கு சேவை செய்தது. 1985 ஆம் ஆண்டில் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 11.01 லட்சமாகும். இப்பணிகளுக்கு மேலும் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்கு திட்டம் தீட்டப் பட்டிருக்கிறது.

12. மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத்துறை.

12.1. தமிழ்நாட்டிலுள்ள அரசுத் துறைகளைச் சார்ந்த 7,000 மோட்டார் வாகனங்களைப் பராமரிப்பதற்கும், சீர் செய்வதற்கும் இத்துறை செயல்பட்டு வருகிறது. இத்துறையில் 11 பணிமனைகளும் ஒரு பணி நிலையமும் இருக்கின்றன. ஆங்காங்கே அமைந்துள்ள பணி மனைகளை நன்கு கண்காணிப்பதற்காக திருச்சியிலும் சேலத்திலும் இரண்டு துணை இயக்குநர்கள் செயல்பட்டு வருகின்றனர்.

12.2. வட ஆற்காட்டிலும், காமராசர் மாவட்டத்திலும் மோட்டார் வாகன பணி மனைகள் அமைப்பதற்கு ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மேலும் பெரியார், நீலகிரி, புதுக்கோட்டை, இராமநாதபுரம் மாவட்டங்களில் சிறு பணிமனைகள் அமைப்பதற்கும் திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது.

1986 மே 2]

12.3. சென்னையில் இரண்டு இடங்களிலும், தஞ்சாவூர், மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சி, தர்மபுரி, கடலூர். நாகர்கோவில் முதலிய மாவட்டங்களில் ஒரு இடத்திலும் இத்துறை எரிபொருள் விநியோகம் செய்யும் நிலையங்களை இயக்கி வருகிறது.

12.4. இத்துறையில் இப்பொழுது மோட்டார் வாகனங்களைச் சீர் செய்ய பகுதி மாற்றும் முறை (Unit Replacement System) புகுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் கீழ்க்கண்ட அனுசூலங்கள் கிடைக்கப் பெற்றன:—

(1) சிறு சிறு பழுதுகளை அவ்வப்போது சீர் செய்வதற்குப் பதில், மோட்டார் வாகனங்கள் முற்றிலும் பழுது பார்க்கப் படுகின்றன.

(2) மோட்டார் வாகனங்கள் அடிக்கடி பழுதாக்குதல் தவிர்க்கப்படுகிறது.

(3) குறைந்த செலவில் வாகனங்கள் பழுது பார்க்கப்பட்டு பராமரிக்கப்படுகின்றன.

(4) பழுது பார்க்கப்படும் நேரம் குறைவாவதால், வாகனங்கள் உடனுக்குடன் உபயோகத்திற்கு அனுப்பப் படுகின்றன.

12.5. அரசுக்குச் சொந்தமான மோட்டார் வாகனங்களை நன்கு பராமரிப்பதற்கு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரு பணிமனை அமைக்க வேண்டும் என்ற குறிக்கோளுடன் புதிதாக துவங்கப்பட்ட மாவட்டங்களில் பணிமனைகளைக் கட்டுவதற்கு, சென்னையில் கூடுதல் பணிமனைகள் அமைப்பதற்கும் ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இத்திட்டம் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது.